Deutscher Bundestag **Drucksache 17/3894**

17. Wahlperiode 23. 11. 2010

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Hans-Joachim Hacker, Martin Burkert, Sören Bartol, Uwe Beckmeyer, Petra Ernstberger, Iris Gleicke, Ulrike Gottschalck, Michael Groß, Gustav Herzog, Johannes Kahrs, Ute Kumpf, Kirsten Lühmann, Thomas Oppermann, Florian Pronold, Mechthild Rawert, Dr. Frank-Walter Steinmeier und der Fraktion der SPD

Berücksichtigung der Bahnstrecke Berlin–Rostock bei der Revision der transeuropäischen Verkehrsnetze

Ziel der Europäischen Union ist die Verbesserung der Wirtschafts- und Verkehrsinfrastruktur mittels Ausbau von Verkehrsstrecken auf Schiene und Straße. Dafür wurden die transeuropäischen Verkehrsnetze (TEN-V) geplant, in dem jedoch die vorrangigen Vorhaben („prioritäre Projekte“) nicht miteinander verknüpft sind, sondern unvermittelt enden. So endet das vorrangige Vorhaben TEN-22 mit der Schienenverbindung aus Athen in Dresden und das vorrangige Vorhaben TEN-1 aus Palermo in Berlin. Bei der Überarbeitung des transeuropäischen Verkehrsnetzes und der Definition des künftigen „Kernnetzes“ müssen diese offenkundigen Defizite beseitigt werden.

Dabei sollte das vorrangige Vorhaben TEN-1 über Berlin hinaus nach Rostock und Kopenhagen weitergeführt und in das TEN-Kernnetz aufgenommen werden. Gemäß der von der EU-Kommission vorgeschlagenen Planungsmethodik wäre die Verbindung multimodal, d. h. Schiene/Straße, und sie würde die wichtigsten Terminals umfassen.

Das würde für ganz Ostdeutschland einen Schub mit sich bringen, von dem die Wirtschaftsentwicklung profitieren würde. Der Hafen Rostock befindet sich im Wettbewerb mit anderen Ostseehäfen und hat sich hierbei in den letzten Jahren gut behauptet. Er wurde seit 1990 umfassend modernisiert. Derzeit wird die Bahnstrecke Berlin–Rostock mit dem europäischen Sicherungs- und Signalsystem ERTMS ausgerüstet, in Übereinstimmung mit dem europäischen Plan für die Umsetzung von ERTMS (vgl. www.ec.europa.eu/transport/rail/interoperability/ertms).

Die transeuropäischen Verkehrsnetze (TEN-V) wurden letztmalig durch die Entscheidung des Europäischen Parlaments und des Rates vom 29. April 2004 grundsätzlich revidiert. Sie bestehen aus dem TEN-V-Gesamtnetz und den vorrangigen Vorhaben („prioritären Projekten“) und sind in den „TEN-V-Leitlinien“ festgelegt.

Im Februar 2009 erschien das Grünbuch TEN-V, das eine grundlegende Neuausrichtung der TEN-V-Politik ankündigte. Das künftige transeuropäische Verkehrsnetz soll mehr sein als die Summe der einzelnen Netzwerke der Mitgliedstaaten, es soll zu den klimapolitischen Zielen der EU beitragen, alle Verkehrsträger umfassen, die „Komodalität“ erleichtern, eine bessere Verkehrs-

anbindung an die Nachbarn und andere Teile der Welt sicherstellen und ausreichend finanziert sein.

Aufbauend auf den Stellungnahmen zum Grünbuch fand bis zum 15. September 2010 eine öffentliche Konsultation statt. Ihre Ergebnisse bilden die Grundlage eines Legislativvorschlags der Kommission, der gegen Jahresende vorgelegt und über den in der ersten Jahreshälfte 2011 durch das EU-Parlament und den Europäischen Rat entschieden werden soll. In der Konsultation wurden unter anderem Fragen der Planungsmethodik für das Kernnetz sowie der Beitrag der TEN-V-Planung zu den Zielen der Strategie „Europa 2020“ erörtert.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Ist die vorgeschlagene Planungsmethodik für das Kernnetz (d. h. Ausweisung von EU-Hauptstädten und größeren Ballungsräumen als „zentrale Knoten“, Verbindung dieser Knoten auf kürzestem Weg) nach Auffassung der Bundesregierung grundsätzlich sachgerecht und damit als Grundlage für weitere Diskussionen geeignet?
2. Welche Größenordnung von Städten bzw. funktionalen Stadtregionen hält die Bundesregierung bei der Auswahl der zentralen Knotenpunkte für ein zukünftiges Kernnetz im Rahmen der Planungsmethodik für angemessen, nachdem die EU-Kommission mehrfach angedeutet hat, dass die o. g. zentralen Knoten eine gewisse Mindestgröße aufweisen sollten?
3. Welche Bedeutung misst die Bundesregierung so genannten intermediären Knotenpunkten im Zusammenhang mit der Verbindung zentraler Knoten bei, und welche Voraussetzungen müssen intermediäre Knotenpunkte ihrer Auffassung nach erfüllen?
4. Wie ist die Position der Bundesregierung zu der im Rahmen der Planungsmethodik diskutierten Ausweisung von sog. Hafenregionen?
5. Welche Rolle spielen nach Einschätzung der Bundesregierung die Bahnstrecke Berlin–Rostock sowie die anschließenden (Eisenbahn-)Fährlinien nach Gedser (Dänemark) und Trelleborg (Schweden) im Hinblick auf die Verbindung der Metropolregionen entlang der Achse Berlin–München–Mailand–Palermo (TEN-1) sowie Berlin–Dresden–Prag (TEN-22) einerseits und Öresund (Kopenhagen–Malmö) andererseits?
6. Welche Aktivitäten hat die Bundesregierung gegenüber der EU und ihren Organen bisher entfaltet, um die Aufnahme der Bahnstrecke Berlin–Rostock in das zukünftige Kernnetz sicherzustellen?
7. Welche weiteren Aktivitäten plant die Bundesregierung gegenüber der EU und ihren Organen, um die Aufnahme der Bahnstrecke Berlin–Rostock, der parallelen Autobahn 19 und der wichtigsten Terminals in das zukünftige Kernnetz sicherzustellen?
8. Welchen Standpunkt vertritt die Bundesregierung in der Frage der Berücksichtigung von bereits mit EU-Mitteln geförderten Vorhaben bei der Festlegung des Kernnetzes, wie z. B. „Motorways of the Sea“?
9. Welchen Standpunkt vertritt die Bundesregierung in der Frage der Berücksichtigung sog. ergänzender Infrastrukturmaßnahmen bei der Festlegung des Kernnetzes?

Berlin, den 23. November 2010

Dr. Frank-Walter Steinmeier und Fraktion

Gesamtherstellung: H. Heenemann GmbH & Co., Buch- und Offsetdruckerei, Bessemerstraße 83–91, 12103 Berlin, www.heenemann-druck.de
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Postfach 10 05 34, 50445 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Fax (02 21) 97 66 83 44, www.betrifft-gesetze.de
ISSN 0722-8333